

# Trasa WZ i jej dostępność

## 4

Adrian Peliszko

Trasa WZ, jak wskazuje skrót, to główna arteria łącząca wschód z zachodem Łodzi, Widzew i Retkinię. Przez ostatnie 2 lata ciąg ulic łączących wschód z zachodem miasta poddany był gruntownej przebudowie. Odnowiono chodniki, przebudowano i dobudowano nowe torowisko tramwajowe, przedłużając tym trasę do osiedla Olechów. Odnowiono i przebudowano infrastrukturę przystankową, przystosowując ją do potrzeb osób niepełnosprawnych..

### Początki

O pomysłe przebudowy trasy łączącej Widzew z Retkinią usłyszałem po raz pierwszy w 2009 roku, kiedy to władze Łodzi zaczęły rozważać budowę tunelu pod Mickiewicza i Piłsudskiego, na centralnym odcinku trasy. Pomyślałem

### Konsultacje

Na początku 2012 roku zdecydowano się na przeprowadzenie konsultacji społecznych, w jakim wariantcie ma przebiegać trasa WZ. Z pięciu propozycji zdecydowano się na przebudowę trasy wzdłuż dotychczasowego przebie-

kursującym od Kopcińskiego do Kilińskiego.

Remont pociągnął za sobą szereg utrudnień dla kierowców, a także pieszych, zwłaszcza tych z ograniczoną sprawnością. W wielu przypadkach nie było oznaczonych przejść dla pieszych, udźwignionej sygnalizacji świetlnej, co

nych. Udostępniono arterię dla tramwajów, kierowców, jak również udostępniono przystanki dla podróżnych, ze sztandarowym projektem na czele, czyli dworcem przesiadkowym Piotrkowska Centrum. Nie wszystko udało się zakończyć w terminie, np do dnia dzisiejszego trwa dostosowywanie systemu sterującego światłami, dającemu priorytet dla opóźnionych tramwajów. Do 14 grudnia nie działały elektroniczne tablice informujące o godzinach przyjazdów tramwajów. Poza tym z przyczyn niezależnych od inwestora na tory nie wyjechały nowe składki tramwajowe, specjalnie zamówione u jednego z polskich producentów taboru szynowego do obsługi tej trasy.

Przez cały okres inwestycyjny podkreślano, że trasa ma być przyjazna osobom starszym i niepełnosprawnym. Celowo zasypano przejścia podziemne, a tam gdzie zdecydowano się je zostawić zastosowano szereg rozwiązań ułatwiających przemieszczanie się osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Wybudowano windy, bądź zrobiono przejścia w poziomie jezdni i szyn.

### Zderzenie z rzeczywistością

Mając w Łodzi kilka spraw do załatwienia, postanowiłem skonfrontować obietnice urzędników z zastaną rzeczywistością i przyjrzeć rozwiązaniom przewidzianym dla osób niepełnosprawnych, ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych.

jest przyjazne. W kontekście zwiększonego ruchu tramwajów i autobusów, które mają wspólny przystanek, brak bezpieczeństwa przez przejście wydaje się być największym problemem. Moja troska jest tym większa, że docelowo po trasie WZ mają się poruszać nowoczesne tramwaje, które podczas postoju nie są słyszalne. Dodając do tego ogromny hałas powodowany przez przejeżdżające samochody, to sytuacja jest nienajlepsza.

Samo Przesiadkowo to obiekt, który - pomimo dostosowań dla osób niewidomych - również nie jest zbyt bezpieczny. Cztery perony przykryte dachem i co chwilę przejeżdżający tramwaj powodują kumulacje hałasu, przez co ciężko ocenić, z której strony nadjeżdża tramwaj. Trzeba się wykazać doświadczeniem, oraz pełną koncentracją. Dla wyjaśnienia piszę o sytuacji, kiedy musimy się przedostać na inny peron, legalnie wyznaczonymi przejściami. Poza tym funkcjonalność przystanku oceniam jako dobrą, w miarę łatwe dojście do ul. Piotrkowskiej, czy do al. Kościuszki pozwalają uznać przystanek za przyjazny i dostępny osobom niepełnosprawnym.

Reasumując: Z trasy Wschód-Zachód korzystałem dopiero kilka razy i nie mam wątpliwości, że przebudowa była potrzebna. Poprawił się komfort jazdy tramwajem, a przystanki nabrały nowego wyglądu. Nie możemy jednak zapominać, że, pomimo sukcesu, jest jeszcze wiele rzeczy do zrobienia. O ile dostosowania dla osób niepełnosprawnych i dostępność

Fot. Materiały Fundacji Polska Bez Barrier

wówczas, że taka futurystyczna wizja jest niemożliwa do zrealizowania. Jednocześnie byłem całym sercem przychylny projektowi, bo przemieszczając się po mieście dostrzegałem problem poruszania się autobusów, które, zamiast jechać, stały w korkach.

gu, z przedłużeniem do Olechowa. Przez następne miesiące projekt był dopracowywany, aż wreszcie 1 października 2013 roku łodzianie obudzili się w nowej rzeczywistości. Z zastępczymi liniami autobusowymi, bez tramwajów na całej długości, jedynie z wahadłkiem

potęgowało trudności w bezpiecznym przechodzeniu przez jezdnię.

### Piotrkowska Centrum

Pierwszego listopada udało się przywrócić ruch samochodowy i tramwajowy, ze wszystkimi udogodnieniami dla niepełnospraw-

Ogromnym udogodnieniem dla osób starszych, niepełnosprawnych, matek z wózkami, czy dla osób z ciężkim bagażem są windy. Dużym plusem są też ścieżki naprowadzające dla osób niewidomych, ostrzeżenia guzkami przed krawędzią peronową, czy przejście w poziomie szyn na przystanek. Niestety to, co jest ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych ruchowo, dla osób z dysfunkcją wzroku nie zawsze

przystanków nie wypadają źle, mam zastrzeżenia odnośnie bezpieczeństwa przy przejściu przez tory na dworcu Piotrkowska Centrum.

Na sam koniec chcę wyraźnie zaznaczyć, iż wszystko, co zostało tu napisane, jest wyłącznie moim subiektywnym odczuciem.